

Создание и деятельность компании «Бритиш ойл девелопмент» (1928 – 1936)

История борьбы великих держав, в первую очередь США и Великобритании, за нефть Ближнего Востока получила достаточно полное освещение в советской историографии. В работах А. Санталова, В. Баскина, Р. Воронова, О. Герасимова, А. Фурсенко и др. исследуются различные аспекты конкурентной борьбы крупнейших английских и американских нефтяных компаний за источники сырья, вскрывается тесная связь внешней политики западных держав с интересами своих монополий [1 – 5].

Вместе с тем вопросы борьбы за рынки сбыта ближневосточной нефти накануне второй мировой войны, характер и методы соперничества между участниками Международного нефтяного картеля (МНК) и так называемыми компаниями-аутсайдерами изучены пока недостаточно как в советской, так и в зарубежной литературе. Особый интерес среди таких аутсайдеров представляет компания «Бритиш ойл девелопмент» (БОД), на разных этапах своего существования включавшая английские, итальянские, германские, франко-швейцарские капиталы. Изучение английской прессы 30 – 40 гг., британских справочников по нефтяным вопросам тех лет, мемуаров видного фашистского дипломата Ф. Гроббы, ряда других источников позволяет подойти к рассмотрению поставленных проблем через призму деятельности БОД в Ираке в 1928 – 1936 гг.

Иракская нефть стала предметом острого межимпериалистического соперничества еще в начале XX века. В 1904 г. германское общество «Анатолийских железных дорог», возглавлявшееся «Дойче банком», получило от турецкого султана концессию на постройку Багдадской железной дороги и право на разработку полезных ископаемых в районе Мосула. При этом Турция дала обещание в будущем предоставить права на эксплуатацию месторождений нефти, что не было, однако, закреплено специальным соглашением [6. С. 65].

Английское правительство было крайне обеспокоено активностью Германии и в свою очередь предприняло попытку добиться концессии на нефть Ирака. Однако англо-турецкие переговоры по этому вопросу были прерваны в 1908 г. в связи с падением режима Абдул Хаида. В то же время в Стамбул был отправлен американский адмирал Честер, за спиной которого стояла группа Рокфеллера. Эмиссар американских нефтяных монополий настаивал на передаче концессии на строительство железной дороги и разведку нефти Соединенным Штатам. При этом он обосновывал свои притязания тем, что США, в отличие от Германии и Великобритании, не имеют каких-либо колониалистских замыслов и целей [4. С. 23].

Стремление вытеснить сильного конкурента привело к созданию англо-германской, компании «Туркиш петролеум компани» (ТПК). К началу первой мировой войны акции ТПК распространялись следующим образом: 50% – «Англо-иранская нефтяная компания» (АИНК), принадлежавшая правительству Великобритании; 25 % – англо-голландская «Роил-Датч шелл» и 25 % – «Дойче банк».

После окончания первой мировой войны споры вокруг ближневосточной нефти вспыхнули с новой силой. Германия была отстранена, но на правах державы-победительницы в борьбе за турецкое наследство активно включились США, ссылаясь при этом на лозунги «открытых дверей» и «равных возможностей». На конференции в Сан-Ремо в апреле 1920 г. Великобритания и Франция произвели раздел нефтяных источников в Месопотамии, что вызвало сильное недовольство со стороны, госдепартамента и стоявших за спиной его американских нефтяных монополий. Угрожая отказом признать британский мандат на Ирак, Вашингтон потребовал предоставить ему долю в месторождениях Ближнего Востока [7. Р. 48]. В 1923 г. английское правительство согласилось на переговоры с американцами, длившиеся почти шесть лет. Наконец, в 1928 г. американский синдикат «Ниар Ист девелопмент компани», представлявший интересы

пяти ведущих нефтяных монополий США, получил пакет акций ТПК (позже переименованной в «Ирак петролеум компани»). Акции «Ирак петролеум компани» (ИПК) распределялись следующим образом: Великобритания – 47,5%, («Шелл» – 23,75 %, АИНК – 23,75 %), Франция – 23,75 % («Компани франсез де петроль»), США – 23,75% («Ниар Ист девелопмент компани») и независимая часть (Гульбенкян) – 5 % [6. С. 63].

31 июля 1928 г. между акционерами ИПК было подписано так называемое соглашение о «Красной черте», по которому компании принадлежало исключительное право на получение нефтяных концессий в огромном районе, обведенном в приложенной к договору карте красным карандашом. Сюда вошла подавляющая часть бывшей Османской империи: европейская часть Турции, полуостров Малая Азия, Аравийский полуостров (кроме Кувейта), Сирия, Палестина, Месопотамия и некоторые острова Средиземного моря [5. С. 25]. Группы-участницы и их дочерние компании в пределах указанного района обязывались ни прямо, ни косвенно не участвовать в разведке, добыче, переработке и транспортировке нефти помимо ИПК.

Раздел источников нефти на Ближнем Востоке послужил предпосылкой к оформлению системы картельных связей в рамках всего капиталистического мира. Не случайно такой авторитетный американский исследователь, как К.Блэйр, назвал «Красную черту» «выдающимся примером...объединения для контроля над большей частью мирового производства нефти со стороны группы компаний, которые, вместе взятые, преобладают на мировом рынке этого товара» [8. Р. 33 – 34]. В сентябре 1928 г. главы «Шелл», АИНК, «Стандард ойл оф Нью-Джерси» подписали так называемое Акнакаррийское соглашение о квотах на реализацию сырья, что знаменовало собой образование Международного нефтяного картеля [6. С. 7 – 8].

Соглашение о «Красной черте» и образование МНК нанесло сильный удар по интересам поставленных в положение аутсайдеров ряда финансовых группировок в самой Великобритании и в Соединенных Штатах, а также оставило за бортом растущие аппетиты буржуазии Германии и Италии. Вот почему 1928 г. можно считать началом нового этапа в борьбе за нефть Ближнего Востока. Отныне основная борьба развернулась уже не между крупнейшими нефтяными монополиями, вошедшими в ИПК и МНК, а между последними и компаниями-аутсайдерами, стремившимися в обход «Красной черты» проникнуть в этот район и получить концессии. Одним из таких аутсайдеров была компания «Бритиш ойл девелопмент».

Компания БОД была зарегистрирована в Лондоне в марте 1928 г. с первоначальным капиталом в 82,5 тыс. ф. ст. В Совет директоров вошли: Э. Мэнвилль (председатель), Э. Маунтейн (исполнительный директор страховой компании «Игл стар энд Бритиш доминионс эншуренс»), адмирал лорд В. Вемисс, В. Браун (представитель лорда Инверфорта) [9. Р. 49].

В мае 1928 г. представитель БОД В. Вемисс прибыл в Багдад в качестве гостя короля Фейсала. Целью его поездки были переговоры с правительством Ирака о строительстве железной дороги Багдад – Средиземное море. В случае положительного ответа БОД обещала Багдаду предоставить крупный заем [10. С. 88]. Компания желала выбрать 24 участка в уплату за строительство дороги. Таким образом, БОД надеялась получить доступ к нефтяным богатствам Ирака.

Переговоры затянулись надолго, а тем временем с особой остротой встал вопрос о том, куда сбывать иракскую нефть. Мировой экономический кризис 1929 – 1933 гг., последовавшая за ним депрессия привели к резкому снижению потребления нефти в капиталистическом мире и свертыванию ее добычи, а, следовательно, и к обострению борьбы между нефтяными монополиями за рынки сбыта. Одновременно происходило складывание империалистических группировок и образование очагов войны в Европе и на Дальнем Востоке. Агрессивная политика фашистской Италии, бурный рост промышленности и колониалистических устремлений германской буржуазии, активная подготовка к новому насильственному переделу мира – все это требовало большого количества нефти. Однако Германия и Италия не располагали крупными источниками такого стратегического сырья, как нефть. Поэтому оставался единственный путь – ввоз нефти и нефтепродуктов из-за рубежа. В. И. Ленин в «Тетрадах по империализму» отмечал попытки германского капитала «обеспечить для себя ... какую-нибудь отрасль промышленности за границей для собственной исключительной эксплуатации», например, стремление «организовать под своей гегемонией часть нефтяной промышленности» [11, С. 145].

В этих условиях БОД могла выстоять, только укрепив свое финансовое положение и установив прямые связи с потребителями нефти. В январе 1930 г. компания передала 40 % своих активов итальянской государственной корпорации «Азиенда Дженерале Италиана Петроли»

(АДЖИП), четыре представителя которой вошли в Совет директоров БОД [10. С. 88].

Начатые адмиралом В. Вемиссом переговоры в Багдаде были продолжены в начале 1930 г. его доверенным лицом полковником Стенли и чиновником БОД Литтеном. Литтен телеграфировал в штаб-квартиру компании в Лондоне свое предложение допустить участие в БОД немецких капиталов. Эта инициатива была одобрена руководством. В результате в апреле 1930 г. в Дамаске между доверенным лицом БОД Ф. Риккетом и представителем немецкого промышленного консорциума в Иране Т. Брауном было заключено соглашение о передаче группе стальных магнатов из Рура («Гутехоффнугс хютте», «Отто Вольф», «Маннесман», «Ферайнигте Штальверке») 9 % акционерного капитала нефтяной компании [12. Р. 319]. Король Ирака Фейсал, посетив Германию в августе 1930 г., в беседе с представителями германского МИД одобрил включение в БОД немецких капиталов и заявил, что надеется на поддержку со стороны БОД усилий Багдада по пересмотру условий концессии ИПК.

Немного позднее в БОД была включена также франко-швейцарская группа. В результате к 1932 г. в Совет директоров компании входили: британские директора – виконт Гошен, председатель (директор Вестминстерского банка, Оттоманского банка и Румынского банка); Э. Маунтейн, заместитель председателя (исполнительный директор страховой компании «Игл стар энд Бритиш Доминионс эншуренс компани», директор «Ковент Гарден пропертиз» и других компаний); Э. Мэнвилль (директор «Феникс ойл энд транспорт компани»); адмирал лорд В. Вемисс (директор каменноугольного треста, член правления «Бритиш Юнион ойл компани»); лорд Гленконнер (директор Гамбросского банка и других компаний); А. Диккенсон (директор «Британской фосфатной компани»); В. Браун (директор «Бритиш Юнион ойл компани», «Эндрю Веар энд компани»). Италия была представлена принадлежавшей государству группой АДЖИП: А. Мартелли (президент АДЖИП), А. Петретти (вице-президент АДЖИП), В. Аморотти, генерал А. Мола. Интересы германского промышленного консорциума в БОД представлял Т. Браун. Главным геологом компании был назначен немецкий специалист К. Шмидт. Франко-швейцарские интересы в компании представляла группа П. Жиро («Свисс банк корпорейшн»). Акционерный капитал компании распределялся следующим образом: в 1932 г. англичане имели 50,55 % всех акций, итальянская группа – 25,45%, немецкая – 12%, франко-швейцарская – 12 % [13. Р. 26].

Переговоры БОД с правительством Ирака вызвали серьезную обеспокоенность со стороны американских конкурентов. В середине апреля 1931 г. госсекретарь США Г. Стимсон поручил дипломатическому представителю в Лондоне напомнить Форин-Оффису, что концессия в любом из нефтяных районов Ирака не может быть предоставлена без участия американцев [14. Р. 248].

Протесты американцев, а также противодействие ИПК заставили правительство Ирака отклонить предложение БОД о строительстве железной дороги. При этом оставался открытым вопрос о предоставлении концессии на разведку и добычу нефти. После двух лет ожесточенных споров руководству БОД удалось договориться с ИПК о разграничении «сфер влияния» в Ираке. В марте 1931 г. был подписан новый концессионный договор между иракским правительством и ИПК, по которому последней предоставлялась территория площадью в 35 тыс. кв. миль от восточного берега реки Тигр до границы с Ираком сроком на 75 лет [6. С. 97]. Таким образом, район к западу от Тигра, охваченный прежним (1925 г.) соглашением с ИПК мог быть теперь предоставлен в аренду компании БОД.

В январе 1932 г. в Каннах состоялось совещание директоров БОД с целью выработки окончательного соглашения по вопросу об условиях концессии на правом берегу Тигра [15. С. 124]. 20 апреля 1932 г. между иракским правительством и БОД был официально подписан концессионный договор на эксплуатацию в течение 75 лет (до 2007 г.) нефтяных месторождений к западу от реки Тигр и к северу от 33 параллели северной широты. Согласно договору БОД обязалась:

1. Экспортировать ежегодно 1 млн. т нефти в течение 75 лет, если такое количество нефти может быть добыто на концессионной территории при соответствующих производственных затратах.

2. Выплачивать правительству Ирака ежегодно безвозвратную ренту в размере 100 тыс. золотых ф. ст. 1 января 1933 г. с последующим увеличением на 25 тыс. ф. ст. в год; в этом порядке платежи продлятся до начала нормального экспорта (то есть 1 млн. т нефти в год). После начала регулярного экспорта БОД обязалась платить долевое отчисление по 4 золотых шиллинга с тонны в течение 20 лет. Это долевое отчисление в общей сумме за год должно быть меньше

200 тыс. ф. ст.

3. Построить и ввести в эксплуатацию нефтепровод пропускной способностью минимум 1 млн. т ежегодно или сделать другое приспособление для транспортировки этого количества нефти [16. С. 69].

Кроме того, предполагалось, что иракское правительство получит безвозмездно известное количество акций компании (на 20 % количества добываемой нефти) или же компания должна будет купить эту нефть у правительства по определенной цене, если правительство пожелает продать [17. С. 49]. Компания в свою очередь пользуется большими льготами, например, правом беспошлинного ввоза оборудования и материалов, правом строить дороги (в том числе и железные), проводить телеграфные, телефонные линии связи и т.д.

По условиям концессии БОД должна была оставаться британской компанией (зарегистрированной в Великобритании) и председателем ее должен быть англичанин [18. С. 72].

В декабре 1932 г. для разработки полученной БОД концессии была образована компания «Мосул ойл филдз» (МОФ). Распределение акций при этом осталось прежним. Пропорционально своему участию каждая группа акционеров имела преимущественное право на приобретение добываемой нефти. Правление МОФ состояло из 5 англичан, 3 итальянцев и 2 немцев (Т. Брауна и представителя «Феррошталъ» Хиришфельда) [9. Р. 50].

Начало разработки иракской концессии привело к активизации деятельности германской и итальянской групп в БОД–МОФ. Интересно, что по требованию немецкой стороны ее часть акционерного капитала компании должна была начисляться в поставках оборудования из Германии. Такой метод расчетов (клиринг) был особенно удобен правительству Третьего рейха, так как позволял экономить валюту и обеспечивал промышленность заказами. Не случайно для финансирования вклада в МОФ немецкому консорциуму был незамедлительно выдан кредит в 1 млн. рейхсмарок и предоставлена гарантия правительства на сумму 500 тыс. марок [10. S. 91]. Такая предупредительность вполне объяснима. После прихода Гитлера к власти началась бурная милитаризация страны и подготовка к новой войне за передел мира. В связи с этим получение прямого доступа к иракской нефти представляло особый интерес для нацистского руководства.

В свою очередь английские участники БОД получали прекрасную возможность установить прямые связи с крупнейшими потенциальными потребителями иракской нефти – Германией и Италией и, что не менее важно, уменьшить зависимость от закупок нефти в Техасе (США), а следовательно, потеснить американских конкурентов на европейских рынках сбыта. Как заявил зам. председателя правления БОД Э. Мэнвилль, «концессия может иметь особое значение для снабжения Англии во время войны. Эксплуатация мосульских месторождений может привести к изменению взаимоотношений между странами в том смысле, что мосульская нефть сбережет для Европы миллионы фунтов стерлингов золотом, которые прежде шли на уплату за нефтепродукты, ввозимые из США, и за нефть Советского Союза» [И. С. 49].

В начале 1934 г. германская и итальянская группы выступили с проектом строительства нефтепровода из области концессии в Александрию на Средиземном море. Немецкий консорциум должен осуществить поставки всех труб и оборудования в кредит, который был бы возмещен добытой нефтью. При этом правительство Третьего рейха выразило готовность незамедлительно выделить кредит в 2 млн. рейхсмарок. Строительство трубопровода также в кредит выполнили бы итальянцы. Осуществление подобного проекта позволяло приблизить добываемую нефть к рынкам сбыта в Германии и Италии и удешевить ее транспортировку.

Деятельность БОД и особенно активность ее немецких и итальянских участников не могла не вызвать противодействия со стороны ведущих английских и американских нефтяных монополий. Как отмечал в своих мемуарах видный нацистский дипломат, бывший посланник в Ираке Ф. Гробба: «Большие нефтяные тресты открыто опасались, что европейский рынок будет дезорганизован, когда БОД проявит свою независимость от Международного нефтяного картеля, и они предприняли попытки помешать этому» [10. S. 91]. В результате, когда встал вопрос об уплате к 31 марта 1934 г. рентных платежей Иракскому правительству в размере 125 тыс. ф. ст. золотом, английские и франко-швейцарские участники БОД отказались выделить необходимые средства [19. Р. 35]. Члены МНК, будучи крупнейшими экспортерами нефти в Германию и Италию, не желали терять выгодные рынки сбыта и сумели, по-видимому, договориться с держателями английской и франко-швейцарской доли акций БОД. Достаточно отметить, что ввоз нефти в Третий рейх в 1933 – 1935 гг. составил соответственно 2430 тыс. т, 3100 тыс. т, 3770

тыс. т [20. С. 98; 21. Р. 68].

Для того чтобы не допустить разрыва концессионного соглашения, немецкий директор БОД Т. Браун предложил правительству Ирака разместить в Германии заказы на многие миллионы марок и возместить рентные платежи путем поставок оборудования. 4 декабря 1933 г. он передал министру экономики и путей сообщения Ирака предложение фирмы «Феррошталль» предоставить кредит в 1 млн. ф. ст. для закупки в Германии материалов, оборудования, установок, в частности, для строительства двух железных мостов через Тигр, нефтеперерабатывающего завода мощностью 200 тыс. т в год вместе с трубопроводом из района добычи, для сооружения фабрики местной промышленности. Однако попытка Брауна не увенчалась успехом. Министр финансов Ирака Р. Хайдар заявил, что ожидаемые отчисления со стороны БОД уже включены в бюджет. Помощь пришла со стороны итальянского участника БОД – компании АДЖИП. Она выделила необходимые средства для выплаты ренты Багдаду. В результате этого шага итальянская доля акций увеличилась до 46%, британская составила 42%, германская – 12%, франко-швейцарская группа была отстранена от участия в компании [10. S. 92]. В Совет директоров БОД были введены 5 итальянских представителей [22. С. 115]. Как отмечал Ф. Гробба, «создание итало-германского блока большинства в БОД было с радостью встречено германским правительством» [10. S. 92].

В результате активных геологоразведочных и буровых работ в районе концессии к марту 1934 г. было открыто несколько продуктивных скважин с производительностью 200–300 т в день. Но найдена была только тяжелая нефть, содержащая около 50 % битума. В хозяйственной практике была еще неизвестна перекачка, тяжелой нефти по трубопроводам. Для этого потребовалось бы через каждые 20 км строить насосную станцию, что делало такой вид транспортировки крайне дорогим. Поэтому оставался единственный путь – перевозка нефти цистернами по железной дороге. Немецкий директор БОД Т. Браун выступил с предложением построить железную ветку от сирийской границы через Мосул до Байджи в качестве отсутствующего участка Багдадской железной дороги. Правительство Ирака дало свое согласие на осуществление этого проекта.

Заинтересованность германской стороны в строительстве железной дороги, как представляется, объяснялась не только необходимостью обеспечить дешевый способ транспортировки нефти. Придя к власти, Гитлер включил старый план германского империализма, связанный со строительством магистрали. Берлин – Багдад, в общее русло своей агрессивной политики [23. С. 140]. Проектируемая ветка имела важное военно-стратегическое значение и была бы незаменимой в случае германского продвижения на Ближний Восток.

Все это не могло не встревожить Форин-Оффис. Британский посол в Багдаде А. Керр заявил, что если железная дорога будет построена целиком из немецких материалов, то Лондон использует все свое влияние, чтобы не допустить этого. Он выразил свое недовольство тем, что с правительством Великобритании не проконсультировались по вопросу, представляющему интерес для империи. Немецкий директор БОД Т. Браун поспешил встретиться с А. Керром и заверить последнего, что интересы Великобритании будут соблюдены [10. S. 92].

Предполагаемое строительство потребовало изыскания крупных денежных средств. Т. Браун прибыл в Лондон с целью заинтересовать в осуществлении проекта английские финансовые круги. В свою очередь германская фирма «Феррошталль» запросила у правительства рейха крупный стерлинговый кредит в качестве гарантии своего участия в БОД. В декабре 1935 г. министр экономики фашистской Германии заявил о готовности предоставить кредит в размере 1 млн. ф. ст. для финансирования обширных поставок оборудования и материалов. Гробба отмечает, что не последнюю роль в таком решении сыграло стремление военных кругов, в частности руководства флота, добиться независимости от крупнейших нефтяных монополий [10. S. 93]. Посредством поставок оборудования и материалов доля Германии в акционерном капитале БОД выросла к концу 1935 – началу 1936 гг. до 40 %, а итальянская сократилась до 36%, оставшиеся 24% приходились на долю англичан [10. S. 94].

Следует подчеркнуть, что параллельно с увеличением германо-итальянского влияния в «Бритиш ойл девелопмент» начался бурный рост объема геологоразведочных и буровых работ. При этом надо отметить, что работы проводились на 10 поставленных из Германии буровых установках под руководством немецкого геолога К.Шмидта. Интересно сравнить динамику проходки скважин БОД и ИПК. Так, в 1934–1936 гг. БОД было пробурено соответственно 7892 фута (1934 г.), 28492. (1935 г.) и 44393 (1936 г.), а ИПК–8439, 8452 и 5619 футов [24. С. 70].

Когда были получены первые пробы нефти, гамбургское общество «Минераль унд асфальт верке» провело их исследование и выразило готовность взять на себя переработку сырья.

Успешная разработка концессии БОД и особенно активизация в ней германо-итальянских деловых кругов заставила участников ИПК привести в действие весь свой защитный механизм. Необходимо было убрать опасного конкурента, подрывавшего картельное соглашение о «Красной черте», удержать в своих руках крайне прибыльные рынки сбыта в странах фашистского блока. Воспользовавшись тем, что после начала войны с Эфиопией Италия стала испытывать значительные финансовые трудности, ИПК при поддержке английского правительства скупил в июле 1936 г. итальянский пакет акций БОД [25. Р. 248]. В августе того же года «Ирак петролеум компани» создала «Мосул холдинга компани», которая к 1941 г. скупил акции остальных участников БОД. «Мосул ойл филдз компани» была переименована в «Мосул петролеум компани» и стала дочерней компанией ИПК [26. Р. 26].

Таким образом, попытка определенных кругов британского капитала, а также Германии и Италии получить в обход соглашения о «Красной черте» контроль над источниками нефти на Ближнем Востоке в середине 30-х гг. закончилась неудачей. Более слабые в финансово-экономическом отношении участники «Бритиш ойл девелопмент» вынуждены были уступить в острой борьбе с крупнейшими нефтяными трестами, входившими в Международный нефтяной картель и «Ирак петролеум компани». Однако решение держав оси продать свои доли в иракской концессии было вызвано и выкристаллизовавшейся к середине 30-х гг. линии на подготовку военного захвата ближневосточных нефтяных месторождений.

Вместе с тем борьба против БОД ослабляла общие позиции «Ирак петролеум компани» и особенно преобладавшего в ней английского капитала. Все это способствовало проникновению в район «Красной черты» сильных американских нефтяных компаний-аутсайдеров «Стандард ойл оф Калифорния» и «Тексас ойл компани», которые сумели накануне второй мировой войны добиться полного контроля над нефтяными богатствами Саудовской Аравии.

¹ Санталов А. А. Империалистическая борьба за источники сырья. М., 1954.

² Баскин В. С. Нефтяные монополии на Ближнем и Среднем Востоке. М., 1957.

³ Баронов Р. Нефть и политика США на Ближнем и Среднем Востоке. М., 1977.

⁴ Фурсенко А. А. Нефтяные войны. Л., 1985.

⁵ Герасимов О. Иракская нефть. М., 1969.

⁶ Международный нефтяной картель. М., 1954.

⁷ Bryson T. American diplomatic relations with the Middle East 1784 – 1975. Metuchen, 1977.

⁸ Blair J. The control of oil. N. Y. / 1976.

⁹ The oil and Petroleum year book. L., 1936. ,

¹⁰ Die Manner imd Ma'chte im Orient. Gottirfgen, 1967.

¹¹ Ленин В. И. Поли. собр. соч. Т. 28.

¹² Gunter A. E. The German war for crude oil in Europe, 1933 – 1945 // The Petroleum Times. 1948. March 27.

¹³ The oil and petroleum manual. L., 1933.

¹⁴ Shwadrin B. The Middle East, oil and great powers. N. Y., 1956.

¹⁵ На зарубежном Востоке // Ташкент. 1932. № 2.

¹⁶ Мировая нефтяная торговля. М.; Л., 1936.

¹⁷ Санталов А. Предполагаемая роль иракской нефти на мировом рынке // Нефтяное хозяйство. М., 1934. Т. 26, № 10.

¹⁸ Левин Я. Ирак. (Современная Месопотамия). М., 1937

¹⁹ Mosley L. Power play: The Tumultuous world of Middle East Oil 1890 – 1973. L., 1973.

²⁰ Размеров В.В. Экономическая подготовка гитлеровской агрессии. М., 1958.

²¹ Venn F. Oil diplomacy in the twentieth century. L., 1986.

²² Брукс М. Нефть и внешняя политика. М., 1949.

²³ Демьяненко А.П. Из истории политики Германии на Ближнем Востоке накануне второй мировой войны // Народы Азии и Африки. 1973. № 2.

²⁴ Нефть Ближнего Востока // Мировое хозяйство и мировая политика. 1944. № 5.

²⁵ The Great Britain and East. 1936. Aug. 13.

²⁶ The oil and petroleum manual. L., 1942.